O percurso desumano da comida até sua casa

Precarização e falta de responsabilidade trabalhista: iFood, Rappi e outras plataformas punem quem não se submete ao ritmo frenético de entregas. Entregadores precisam emendar jornadas e dormir nas ruas para pagar os boletos

OUTRASMÍDIAS TRABALHO E PRECARIADO (HTTPS://OUTRASPALAVRAS.NET/CATEGORY/TRABALHOEPRECARIADO/)

por **BBC Brasil** (https://outraspalavras.net/author/bbcbrasil/) Publicado 29/05/2019 às 11:28 - Atualizado 30/05/2019 às 12:59

Os entregadores Robert dos Santos, 23, e Gabriel de Jesus, 22, trabalhando em Pinheiros, zona oeste de São Paulo

Por **Leandro Machado**, na *BBC Brasil (https://www.bbc.com/portuguese)* | Imagens: **Lincon Zarbietti**

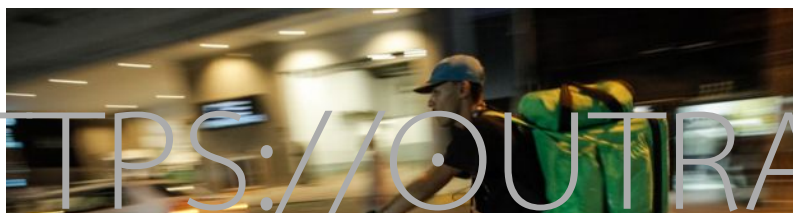
Um deles explica: "Dou entrevista para você, sim, parça. Ainda está suave, porque o bagulho aqui só estrala às 7 horas da noite. Então, nessa hora, começa a pingar pedidos e eu não paro mais".

O grande relógio no Conjunto Nacional, no alto da avenida Paulista, mostra que faltam 36 minutos para esse ponto de inflexão diário para os aplicativos de entrega em São Paulo.

Em outras palavras: o horário em que milhares de pessoas chegam em casa, olham a geladeira, desistem de cozinhar e resolvem pedir comida por alguma das plataformas disponíveis.

Os entregadores aguardam esse momento do rush sentados em calçadas próximas a shopping centers, restaurantes ou supermercados. Então, por volta das 19h, começam a pipocar os pedidos nos celulares: os jovens pegam as mochilas, as bicicletas ou motos e partem para a correria da noite.

Durante uma semana, a BBC News Brasil conversou com dezenas de trabalhadores do setor em três pontos de concentração deles na cidade: avenida Paulista e os bairros de Pinheiros e Higienópolis – locais com

grande oferta de comércio. Os entregadores, no entanto, não moram nesses bairros. Vivem principalmente na periferia ou em cidades da Grande São Paulo. Para chegar ao trabalho, percorrem até 30 km – às vezes, pedalando

Em um momento de crise econômica e alta do desemprego, os aplicativos de serviços como Uber, iFood, 99 e Rappi atraem desempregados e pessoas que têm dificuldades para se inserir no mercado de trabalho com a perspectiva de obter alguma renda.

No mês passado, um estudo do Instituto Locomotiva, publicado pelo jornal O Estado de S.Paulo, apontou que quatro milhões de pessoas trabalham para essas plataformas no Brasil hoje – 17 milhões usam os serviços regularmente.

O aplicativo colombiano Rappi, por exemplo, começou a operar no país em julho do ano passado e hoje vê seu número de entregas aumentar 30% ao mês.

Por outro lado, o crescimento do negócio vem acompanhado de críticas. Especialistas afirmam que as empresas ajudam a precarizar o trabalho, pois elas não costumam seguir as leis trabalhistas. Seus colaboradores fazem jornadas de trabalho muito mais longas que as oito horas previstas pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), por exemplo.

As vantagens de ser motoboy

Nas ruas de São Paulo, existem duas categorias de entregadores de aplicativos: os motoqueiros e os ciclistas. Elas concorrem entre si.

Quem tem uma moto recebe mais pedidos, trabalha de uma forma menos exaustiva e, principalmente, consegue ter uma renda maior – às vezes, recebe até o dobro do ciclista. Os motoboys que fazem jornadas de 12 horas diárias, por exemplo, ganham cerca de R$ 4 mil mensais, em média.

É o caso de Rodrigo Versutti, 41, que conseguiu aumentar seus vencimentos migrando do serviço de motoboy tradicional – que entrega documentos, principalmente – para o delivery de comida.

Hoje, ele ganha mais, sem dúvida, mas precisou abrir mão dos direitos trabalhistas da CLT, como seguro-desemprego, fundo de garantia e férias remuneradas. “Trabalho há 20 anos como motoboy e nunca tive uma renda como agora”, explica.

Ex-pintor de paredes, Antônio Francisco Alves, de 41 anos, tem trajetória parecida: ganha quase o dobro do que recebia no trabalho anterior. Na crise, a falta de serviços regulares o empurrou para os aplicativos. “Parado eu não iria ficar. Eu tinha uma moto, mas nunca tinha trabalhado com ela”, diz.

Todos os dias ele se posiciona na calçada em frente a um shopping em Higienópolis, bairro de classe média alta de São Paulo. Trabalha das 11h às 23h. Por que tanto tempo?

Porque plataforma iFood incentiva a permanência dos entregadores no local por meio de bônus financeiros. Se um motoboy ficar 12 horas por ali, ganha R$ 100 pelo período, além do dinheiro das entregas.

Pode parecer vantajoso, a princípio, mas não há garantias de que o esquema vá continuar por muito tempo. Aplicativos de serviços costumam dar prêmios para aumentar o número de colaboradores ou para suprir a demanda de uma área com pouca cobertura. Depois, aos poucos, as bonificações diminuem ou até desaparecem.

Nesse caso, o entregador pode perder o bônus diário caso fique offline, recuse alguma corrida ou se distancie do ponto sem nenhum pedido nas mãos – ou seja, ele precisa ficar imóvel e aceitar todas as corridas, independentemente de horário ou distância.

O paradoxo dos ciclistas

Em Pinheiros, a empresa iFood construiu um espaço de descanso e convivência para entregadores

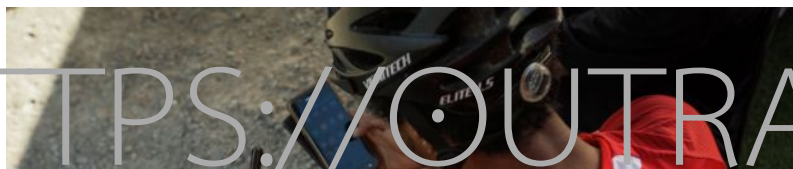
Já o entregador que usa bicicleta, por sua vez, vive uma espécie de paradoxo: por mais que a tecnologia faça a roda do delivery girar, o trabalho dele depende essencialmente da força física. Quanto mais ele pedalar, quanto mais quilômetros percorrer pela cidade, maior será sua remuneração.

Por isso, os ciclistas ouvidos pela reportagem relataram fazer jornadas de mais de 12 horas diárias, trabalhar muitas vezes sem folgas e até dormir na rua para emendar um horário de pico no outro, sem voltar para casa.

Em média, eles conseguem uma renda mensal de R$ 2 mil, segundo relatos. As empresas não revelam dados sobre o perfil de seus colaboradores, mas, em uma semana de conversas, a reportagem constatou que grande parte pertence às classes mais baixas, mora em bairros periféricos e tem dificuldade para conseguir empregos no mercado formal.

Um deles é Carlos Henrique Lima, de 18 anos, de Cotia, cidade da Grande São Paulo. Todos os dias, ele pedala os 30 km que separam sua casa do bairro de Pinheiros. "Isso é só na ida, parça", afirma. Contando ida, volta e entregas, ele percorre por volta de 80 km diários, diz.

Sai de casa às 9h, pedalando pela rodovia Raposo Tavares até chegar à capital, às 10h30. Como a maioria, ele não usa – e as empresas não fornecem – equipamentos de segurança, como capacetes.

Depois, Carlos participa de um programa do iFood conhecido como “OL” – os entregadores chamam de “onda”. Das 11h às 13h, ele trabalha para apenas um restaurante. Ganha R$ 20 por esse período e mais R$ 1,50 por refeição entregue. Também recebe uma marmita para almoçar.

iFood fornece marmita para entregadores que participam de programa de entregas fixas

A “onda” é uma espécie de bônus que também serve para atrair os entregadores. Quando ela começou, há alguns meses, era mais vantajosa financeiramente, pois pagava R$ 40 por período de duas horas. Mas o valor foi caindo ao longo do tempo, o que fez alguns desistirem do modelo.

Depois da “onda”, Carlos vai até um posto do iFood no mesmo bairro. No local, a empresa disponibiliza café, água, banheiro e pufes. Dezenas de entregadores passam a tarde ali, momento em que os pedidos diminuem bastante.

Eles dormem em pufes ou no chão, jogam pebolim e carregam os celulares para o rush da noite. “Essa é a hora do descanso”, explica Carlos.

A jornada do rapaz, porém, vai até as 23h, quando ele retorna para Cotia de bicicleta.

Ao seu lado está Thales Coelho, 20, de Cajamar, também na Grande São Paulo. O jovem prefere chegar à capital de transporte público: ônibus, trem e metrô. No entanto, para trabalhar, aluga uma bicicleta do serviço de empréstimo do banco Itaú – são R$ 20 por mês. Mas, a cada uma hora de uso, Thales precisa trocar a unidade ou renová-la.

Ele começou nos aplicativos depois de perder o emprego de operador de telemarketing, há alguns meses. “A empresa faliu e eu não queria ficar em casa parado”, diz. Ele afirma ganhar cerca de R$ 300 por semana.

Uberização

Pesquisa realizada pela Fundação Instituto Administração (FIA) e divulgada pela Associação Brasileira Online to Offline (ABO2O) aponta que a idade média do entregador é de 29 anos – os números contemplam motoboys e ciclistas. A maioria (97,4%) é homem; 73% têm apenas o ensino médio completo, e 11,7% já concluíram ensino superior ou pós-graduação.

Durante as conversas com a reportagem, muitos deles usaram o mesmo argumento para explicar por que atuam no setor: “O trabalho é a gente que faz”.

Para eles, os aplicativos de entrega oferecem certa liberdade que não teriam em uma função mais formal. Ou seja, você escolhe seu horário, trabalha o quanto quiser, pode ir embora a qualquer hora e, para ganhar mais, basta se esforçar mais, segundo eles.

“Coloquei na minha cabeça que a crise é você quem faz”, diz Carlos, que também é grafiteiro e sonha em se mudar para o Chile. “Um celular já te arruma um emprego. Se você se dedicar, consegue ganhar R$ 1 mil em um dia. Vai do seu esforço.”

Esse discurso de “autogerenciamento” do trabalho é parecido com o adotado pelas plataformas.

A Uber respondeu aos questionamentos da BBC News Brasil com a seguinte nota: “O Uber Eats é uma empresa que oferece oportunidades a profissionais autônomos que podem se beneficiar da tecnologia para gerar renda extra ao toque de um botão. Os entregadores parceiros são autônomos, escolhem como e quando utilizarão o aplicativo como geração de renda”.

A Rappi afirmou: “Estes, profissionais autônomos, atuam por conta própria, portanto, podem se conectar e desconectar do aplicativo quando desejarem. A flexibilidade permite que esses profissionais usem a plataforma da maneira que quiserem e de acordo com suas necessidades. Não há relação de subordinação, exclusividade ou cumprimento de cargas horárias”.

Já o iFood afirma que “está testando estruturas com espaço para descanso, recarrega de celular e banheiros”. Também diz que “outras ações incluem campanhas que estimulam boas práticas entre os parceiros de entrega por meio de vídeos educativos”.

Por outro lado, apesar de geração de renda, esse modelo de trabalho tem sido criticado por especialistas. Há quem chame o fenômeno de “uberização”, em referência à visibilidade que o aplicativo de transporte Uber ganhou nos últimos anos.

Inicialmente, a plataforma foi criticada por se recusar a seguir qualquer regulação estatal e por não estabelecer vínculos empregatícios com seus colaboradores. Porém, a empresa sempre alegou que sua tecnologia apenas facilita a interação entre quem precisa do serviço e quem o oferece.

Na região da rua Augusta, centro de São Paulo, entregadores de aplicativos aguardam pedidos em calçada

Para a pós-doutoranda Ludmila Costhek Abilio, pesquisadora do Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho da Unicamp, a chamada “uberização” é uma tendência no mercado de trabalho. “Esse processo é de

informalização, que vem tirando as garantias e proteções. Agora, é o trabalhador quem entra com os meios de produção, além de arcar com os custos e com os riscos da atividade", explica.

"Supostamente, a pessoa trabalha onde e quando quer, mas a verdade é que ela está trabalhando cada vez mais. O que estamos estudando é como esses trabalhadores estão subordinados aos algorítimos, às regras de cobrança, às comissões e às metas de produtividade. Não me parece que as escolhas sejam tão amplas assim", diz Costhek Abílio.

(https://www.facebook.cc

Em outras palavras, o motoboy André dos Santos, 30, concorda com essa visão: "Quem tem disposição realmente consegue ganhar dinheiro. Mas tudo o que acontece depende de você: se cair e se machucar, você está sozinho; se chover e não trabalhar, não ganha nada. Se morrer, ninguém vai pagar o seguro para sua família, ninguém vai ligar para sua mulher", diz.

Ida e volta para a quebrada

Para os entregadores, os dias de chuva e os finais de semana são os mais lucrativos, pois o número de pedidos e o valor do frete aumentam. Um domingo, por exemplo, pode render até R$ 200 em entregas. "O povo não gosta de cozinhar nem sair de casa nesses dias", explica Welquer Vicente, de 27 anos.

Ele mora no Jabaquara, na zona sul, e trabalha na região da Paulista. Conta já ter virado a noite de sábado fazendo entregas, emendando a jornada noturna ao domingo seguinte, sem voltar para casa. "Tenho pensão de um filho para pagar", diz.

(https://www.facebook.com/sharer/sharer.php?
(https://twitter.com/intent/tweet?...comida+at%C3%A9+sua+casa&url=https://outraspalavras.net/outrasmidias/o-
(https://outraspalavras.net/outrasmidias/o-
(https://outraspalavras.net/outrasmidias/o-
(body=https://outraspalavras.net/outrasmidias/o-

Seu colega, Gabriel Di Pieri, 18, conta não ter visto muito a família nos últimos meses. "Chego em casa, tomo um banho e durmo. Não vejo ninguém", diz. Ele tem juntado o dinheiro das entregas para pagar a faculdade de gastronomia que sonha fazer.

Em Pinheiros, Gabriel de Jesus, 22, diz já ter virado o fim de semana trabalhando, também. "Sábado à noite a gente dorme na praça Victor Civita. Não vale a pena voltar para casa e depois vir para cá de novo, de manhã", diz. Seu amigo, Robert dos Santos, completa: "A gente reveza: um dorme no banco e outro fica acordado para proteger dos roubos".

Robert mora no Campo Limpo, também na zona sul paulistana. Todas as manhãs, ele percorre 15 km até Pinheiros, de bicicleta. "Isso é só a ida, parça. Depois, trabalho o dia todo, até meia-noite", diz.

Ele pensa em seguir no setor: quer comprar uma moto para ascender na escala dos aplicativos. "Agora que já tenho as manhas do trabalho, que já conheço as ruas, só me falta um motor."

TAGS

99 TAXIS (HTTPS://OUTRASPALAVRAS.NET/TAG/99-TAXIS/), ALGORÍTIMOS